« Y SOMMES-NOUS ARRIVÉS? »

QUESTIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES PERSONNES HANDICAPÉES OU AÎNÉES HABITANT AU NOUVEAU-BRUNSWICK

PRÉPARÉ PAR LE

CONSEIL DU PREMIER MINISTRE SUR LA CONDITION DES PERSONNES HANDICAPÉES
440, RUE KING, BUREAU 648
FREDERICTON (NOUVEAU-BRUNSWICK) E3B 5H8

TÉLÉPHONE : (506) 444-3000
SANS FRAIS AU NOUVEAU-BRUNSWICK : 1 800 442-4412
ADRESSE ÉLECTRONIQUE : PCSDP@GNB.CA
SITE WEB : WWW.GNB.CA/0048

SEPTEMBRE 2005

INFORMATION GÉNÉRALE

L'accès à un mode de transport abordable, fiable et accessible a été soulevé par des particuliers et des intervenants qui représentent des personnes ayant toute sorte de déficiences et de tous les groupes d'âge de l'ensemble de la province.

Au cours de nombreuses réunions et consultations et dans plusieurs rapports, on a tenté de faire reconnaître les besoins non comblés en matière de transport de nombreux citoyens handicapés et de leurs familles et fournisseurs de soins.

Le Nouveau-Brunswick est une petite province qui compte une population relativement faible répartie sur un territoire largement rural. Même si les soi-disant centres urbains ne comptent pas une population nombreuse, cela faciliterait la mise sur pied de services spéciaux.

Nous devons reconnaître qu'il y a certains types et niveaux de handicaps qui pourraient avoir différents effets sur le transport.

Il se peut que les personnes légalement aveugles puissent se déplacer assez facilement et voyager dans un véhicule ordinaire mais elles ne pourront pas conduire le véhicule.

Un adulte âgé souffrant d'une forme grave d'arthrite peut voyager dans un véhicule ordinaire mais il ne peut pas marcher jusqu'à l'arrêt d'autobus ou franchir les marches d'un autobus.

Certaines personnes qui utilisent des fauteuils roulants peuvent se transférer à un siège d'auto ordinaire et mettre elles-mêmes leur fauteuil roulant ou leur marcheuse dans la voiture. D'autres auront besoin d'un plus gros véhicule équipé d'une plateforme pour fauteuil roulant pouvant monter la personne et l'équipement de mobilité à bord sans transfert.

Certaines personnes handicapées peuvent conduire mais elles choisissent de ne pas avoir un véhicule ou elles n'ont pas les moyens d'avoir et de conduire un véhicule.

Nos municipalités n'offrent pas un grand nombre de services de transport en commun pour le grand public et celles qui ont un tel service habituellement offrent même moins de services aux personnes handicapées.

Le coût du transport personnel à domicile pour les personnes ayant des besoins spéciaux en raison d'un handicap, est encore plus élevé par trajet que le coût des services d'autobus subventionnés par le public qui desservent des itinéraires prévus d'un arrêt d'autobus à l'autre.

Bon nombre de consommateurs handicapés ont un faible revenu fixe ou un niveau de revenu d'emploi moins élevé. Pourtant, beaucoup de ces personnes devront payer des coûts supplémentaires directement liés à leur handicap et ne peuvent pas payer tous les coûts du transport spécialisé. L'absence d'un mode de transport accessible et abordable fiable peut entraîner des coûts sociaux et économiques considérables car les personnes ne peuvent pas se prévaloir de possibilités d'emploi et de formation.

Le secteur privé à but lucratif a reconnu le besoin mais en général, il n'est pas en mesure d'offrir un service à un tarif suffisant pour couvrir ses coûts tout en réalisant des profits à un tarif assez bas pour que la plupart des consommateurs l'utilisent régulièrement.

Notre climat rend le transport beaucoup plus difficile pendant les mois d'hiver, comme d'ailleurs l'absence de trottoirs accessibles adéquats ou d'accotements asphaltés qui conviennent pour ceux qui ont une mobilité restreinte et qui utilisent un fauteuil roulant ou un scooter ou qui se déplacent à pied.

Au Nouveau-Brunswick divers véhicules accessibles sont utilisés par les services de transport municipaux, les groupes de transport communautaires à but non lucratif, les foyers de soins, les foyers d'accueil, les compagnies de taxi et d'autobus et les consommateurs privés. Cependant, la plupart de ces véhicules sont sous-utilisés en raison des problèmes que représentent les coûts d'exploitation et de l'assurance, le manque de conducteurs qualifiés, l'absence de services de répartition coordonnés et l'absence générale de leadership dans la communauté.

Les raisons qui expliquent pourquoi il faut un transport spécial sont diversifiées. Il n'est pas toujours possible non plus de prédire à l'avance quand le transport sera requis, ce qui nuit à l'établissement de l'horaire à l'avance.

EXEMPLES DES BUTS DES TRAJETS POUR LES PERSONNES HANDICAPÉES

- Rendez-vous médical ou de réadaptation
- Participation à des programmes d'études ou de formation
- Se rendre à son travail

- Besoins personnels ou commissions familiales (p. ex. activité bancaire, obtention de médicaments sur ordonnance, épicerie, articles de soins personnels, etc.)
- Liens communautaires, familiaux, sociaux et de loisirs.

Nous savons que c'est pour ces raisons que les citoyens ont besoin d'avoir accès à un mode de transport, mais une personne handicapée ou de nombreux aînés risquent davantage de se heurter à des obstacles pour ce qui est de l'accessibilité physique, de la communication et de l'abordabilité. Dans certains cas, le consommateur devra être accompagné d'un fournisseur de soins ou d'un préposé aux soins personnels qui lui assurera des soins personnels ou une supervision pendant le voyage.

Le Nouveau-Brunswick compte également un nombre élevé de citoyens handicapés par habitant. Ce nombre continue d'augmenter en raison du vieillissement de la population. Nous sommes actuellement les troisièmes au Canada quant au taux de citoyens handicapés par habitant.

Le niveau exact de la demande n'est pas connu en raison de la fragmentation du marché des consommateurs dans l'ensemble de la province. Certaines personnes et familles peuvent fournir leurs propres véhicules personnels et ont un revenu assez élevé pour combler leurs propres moyens en matière de transport.

D'autres doivent compter sur la bonne volonté des voisins, des parents ou des groupes communautaires pour combler une partie de leurs besoins de transport. Ce réseau non formel est essentiel mais il n'est pas toujours fiable, prévisible et adéquat ou disponible pour tous les citoyens qui en ont besoin dans une localité particulière.

Les frais aux usagers varient grandement selon la nature du service et de celui ou celle qui finance le réseau de transport.

En général, les solutions de rechange seront plus nombreuses dans les régions urbaines que dans les régions rurales de la province. Il faudra peut-être établir des stratégies particulières afin d'examiner les possibilités d'améliorer les services de transport dans les régions rurales.

Il existe d'excellents projets de transport au Nouveau-Brunswick, mais c'est l'exception plutôt que la règle.

Pour pouvoir participer en tant que citoyens à part entière dans les communautés, les personnes handicapées ou les aînés doivent avoir accès régulièrement à des services de transport accessibles, abordables et fiables.

RESSOURCES EN MATIÈRE DE TRANSPORT POUR LES PERSONNES HANDICAPÉES OU LES AÎNÉS HABITANT AU NOUVEAU-BRUNSWICK

Aux fins du présent document, nous nous penchons sur les questions et les ressources qui sont liées au mode de transport pour les personnes handicapées ou les aînés qui doivent se déplacer au sein du Nouveau-Brunswick. Nous n'examinerons donc pas les autres modes de transport qui assurent la liaison vers d'autres provinces comme les avions, les trains, les traversiers et les autobus. Ceux-ci relèvent principalement de la compétence fédérale.

I. **Sources d'information**
On peut aussi obtenir de l'information complète sur le transport en visitant le site Web du Conseil du Premier ministre sur la condition des personnes handicapées au **www.gnb.ca/0048** ou en composant le numéro sans frais au Nouveau-Brunswick 1 800 442-4412.

* (On peut trouver certains services de transport local pour les personnes handicapées au **www.accesvoyage.gc.ca**.)

II. **Ressources financières**
   a. Le **Programme d'adaptation des véhicules** du ministère des Transports offre une aide financière qui paie une partie des coûts de la conversion des véhicules afin de les rendre accessibles aux personnes handicapées.
   b. Le ministère des Finances offre une **remise de la taxe de vente** sur la partie provinciale de la TVH pour les véhicules qui ont été adaptés aux besoins d'une personne handicapée.
   c. La ***Loi de l'impôt sur le revenu*** contient des dispositions qui prévoient certaines retenues qui sont permises pour l'adaptation d'un véhicule personnel afin de le doter de dispositifs de mobilité qui sont nécessaires pour accéder à l'emploi. Elle contient également une disposition concernant le coût du voyage lié aux services médicaux ou de réadaptation.
   d. Il existe également un **Programme fédéral de remise de la taxe d'accise sur l'essence** pour les personnes qualifiées qui ont un handicap et qui voyagent dans un véhicule personnel.

e. Bon nombre de fabricants de véhicules offrent aux clients un soutien financier limité pour compenser les adaptations effectuées à un véhicule personnel en raison d'un handicap.
f. Les voyageurs admissibles qui ont un handicap peuvent demander une **carte d'accompagnement pour personne handicapée**. Lorsqu'ils voyagent par autobus ou par train accompagnés d'un préposé, ils paient seulement la moitié des deux tarifs.

III. **Évaluation et formation des conducteurs**

a. Le Centre de réadaptation Stan-Cassidy à Fredericton offre un programme spécialisé pour évaluer les personnes handicapées afin de voir si elles pourraient apprendre à conduire ou si elles doivent suivre une nouvelle formation avec une technologie à la conduite adaptée aux besoins dans le cadre de son programme de réadaptation après un nouveau handicap. Le centre est une source d'information.
b. Le ministère de la Sécurité publique collabore avec d'autres intervenants comme le Conseil de sécurité du Nouveau-Brunswick et divers groupes de personnes âgées dans le cadre du **Groupe de travail sur la stratégie des conducteurs âgés** afin de promouvoir la conduite sécuritaire par les conducteurs âgés.
c. Chaque fournisseur de services de transport assure généralement la formation de son personnel ou de ses bénévoles en utilisant diverses approches et divers contenus.

IV. **Services de transport communautaires**

Un certain nombre de communautés ont des services de transport locaux qui utilisent un ensemble de subventions du gouvernement, d'activités de financement et de contrats de transport scolaire pour offrir aux consommateurs handicapés la possibilité de voyager à un tarif peu élevé qui ne couvre pas les coûts réels du trajet.

Les usagers doivent s'inscrire à l'avance à ces services et pourraient devoir s'inscrire à l'avance pour la plupart des trajets. La plupart de ces services sont également limités aux jours et aux heures de fonctionnement par semaine et à la région géographique desservie.

Voici certains exemples :
Dial-a-Bus – Fredericton
Ability Transit – Moncton
Miramichi Accessible Transit – Miramichi
Handi-Bus – Saint-Jean

V. **Autobus scolaires**
Un certain nombre de districts scolaires ont des véhicules qui ont été modifiés par l'ajout de plateformes, etc. pour le transport des élèves handicapés.

VI. **Services de taxi et de location de véhicules du secteur privé**
Certains entrepreneurs ont tenté de répondre aux créneaux que représentent les clients handicapés. **Wheels on Wheels** à Moncton, **Super Wheels** à Fredericton et **HMS Transportation** à St. Andrews en sont des exemples.

VII. **Acadian Bus Lines**
Cette compagnie d'autobus privée dessert la plupart du Nouveau-Brunswick et peut offrir des autobus accessibles aux fauteuils roulants sur son trajet d'autobus régulier si elle reçoit un avis assez longtemps à l'avance.

VIII. **Véhicules appartenant à des établissements**
Nous rappelons à nos lecteurs que bon nombre de foyers de soins, foyers d'accueil, foyers de soins spéciaux, clubs de services, églises et autres établissements ont leurs propres véhicules adaptés. Ceux-ci sont habituellement utilisés de façon limitée en raison d'un manque de conducteurs, et des coûts élevés d'exploitation et d'assurance et de l'absence de politiques concernant l'utilisation d'un véhicule par la communauté.

SOLUTIONS ET POSSIBILITÉS D'AMÉLIORATION

Plusieurs rapports et observations ont souligné les obstacles au transport auxquels font face les citoyens handicapés au Nouveau-Brunswick et ailleurs au Canada. Un certain nombre d'excellents projets ont été entrepris dans les différentes communautés mais le système de transport actuel manque encore d'uniformité et ne répond même pas aux besoins de base de nombreuses personnes handicapées ou des aînés dans l'ensemble de la province.

Le rapport final de l'**Étude des transports pour les personnes ayant des besoins spéciaux** effectuée par **Fiander-Good Associates Ltd.** et commandée par le gouvernement provincial indique qu'il faut se concentrer sur trois secteurs d'amélioration :

1. **L'étude accorde la priorité absolue aux mesures visant à aider un plus grand nombre de citoyens à accéder à leurs véhicules personnels.**

2. **La deuxième priorité consiste à accroître l'accès aux services actuels de transport en commun et privés et lorsque cela convient, à aider ces services à accroître leur niveau ou agrandir la région desservie.**

3. **La troisième priorité est accordée aux nouveaux services publics et privés lorsque cela est justifié.**

Ces orientations sont encore logiques aujourd'hui puisque nous luttons contre les réalités d'une population rurale. En outre, peu de communautés offrent un transport en commun à l'ensemble des citoyens. La plupart des citoyens marchent ou dépendent des membres de leurs familles s'ils ne sont pas propriétaires de leur propre véhicule ou s'ils ne conduisent pas leur véhicule personnel.

Comment pouvons-nous améliorer la situation actuelle?

RECOMMANDATIONS

Section A : Leadership

1. Nous devons nommer officiellement un **groupe de travail** composé de représentants du gouvernement et des intervenants de la communauté qui sera chargé d'élaborer et de surveiller une **Stratégie des transports pour les personnes handicapées et les aînés habitant au Nouveau-Brunswick**.

   Le mandat du groupe de travail proposé pourrait inclure les tâches suivantes :

   - Identifier les ressources actuelles en matière de transport pour les personnes handicapées.
   - Effectuer une analyse de l'écart du service.
   - Faire de la recherche sur les exemples de meilleures pratiques.
   - Consulter les groupes d'intervenants et les fournisseurs de services de transport.
   - Élaborer une stratégie provinciale portant sur le transport pour les personnes handicapées et les aînés et fondée sur des recommandations pratiques qui favorisent les objectifs de l'accessibilité, de l'abordabilité, des partenariats, de la durabilité et qui reconnaissent les réalités d'une population rurale grandement dispersée.
   - Préparer une stratégie de mise en œuvre qui pourrait être axée sur les rôles que pourraient exercer le gouvernement, les groupes communautaires, les municipalités, les fournisseurs de secteurs privés et les citoyens individuels.
   - Soumettre un rapport au ministre des Transports et au premier ministre.

   Les membres du groupe de travail proposé pourraient représenter les secteurs suivants mais ils seraient appelés à interagir avec les intervenants intéressés et à les consulter :

   - Conseil du Premier ministre sur la condition des personnes handicapées
   - Ministère des Transports
   - Ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux
   - Ministère de la Sécurité publique

- Ministère des Services familiaux et communautaires
- Ministère de l'Éducation
- Ministère de la Santé et du Mieux-être
- Formation et développement de l'emploi
- Timbres de Pâques du Nouveau-Brunswick
- Centre de réadaptation Stan-Cassidy
- L'Institut national canadien pour les aveugles
- Fédération des citoyens aînés du Nouveau-Brunswick
- Deux exploitants de services de transport communautaires
- Deux exploitants de services de transport du secteur privé

*** À noter que le Conseil du Premier ministre sur la condition des personnes handicapées a déjà créé un groupe de travail spécial fondé sur ce genre de représentation des intervenants.**

2. Le ministère des Transports devrait étudier la possibilité d'établir un programme subventionné par le gouvernement au Nouveau-Brunswick qui serait semblable au programme intitulé **Community Transportation Assistance Program (CTAP)** en place en Nouvelle-Écosse. Les fonds des projets de démonstration du gouvernement fédéral ont été utilisés pour établir ce projet et on devrait demander des fonds pour subventionner le projet pilote pendant trois ans.

   Ce programme paie une partie des coûts d'exploitation des services de transport communautaires selon une formule par habitant fondée sur la population de la région desservie. Il offre de petites subventions de démarrage pour les nouveaux services et est lié au fonds du Accessible Transportation Assistance Plan pour modifier les véhicules.

3. Le groupe de travail doit étudier les avantages et les coûts de l'exploitation du programme **Dial-a-Ride Nova Scotia** qui aide à coordonner l'accès des utilisateurs aux services de transport disponibles dans la province. Ce programme pourrait servir de modèle pour le Nouveau-Brunswick.

Section B : Information et communication améliorées

4. Nous devons dresser et tenir une liste ou un répertoire exhaustif de tous les services et ressources de transport privés et publics accessibles pour répondre aux besoins des personnes handicapées et des aînés habitant au Nouveau-Brunswick. Le Conseil du Premier ministre sur la condition

des personnes handicapées a accepté de se charger de cette tâche et s'attend d'avoir la première version en ligne d'ici octobre 2005 à **www.gnb.ca/0048**.

5. Le Centre de réadaptation Stan-Cassidy devrait continuer de compiler de l'information sur la technologie, les véhicules et les fournisseurs disponibles pour répondre aux besoins des fournisseurs de services et des conducteurs personnels concernant les besoins de transport accessible.

6. Acadian Bus Lines devrait faire plus de publicité sur les modalités à suivre pour utiliser son service de Access-O-Bus au Nouveau-Brunswick et la carte de voyage pour les personnes handicapées afin d'abolir les tarifs pour les préposés aux soins personnels qui doivent les accompagner. Elle peut également fournir des billets payés à l'avance pour les tiers payeurs.

7. Le ministère de la Sécurité publique pourrait promouvoir davantage les programmes de formation et de sécurité des conducteurs disponibles dans le cadre des activités du Groupe de travail sur la stratégie des conducteurs âgés.

8. Le Conseil du Premier ministre sur la condition des personnes handicapées en collaboration avec d'autres intervenants préparera une trousse d'information publique sur les aspects juridiques et l'exploitation sécuritaire des fauteuils roulants et des scooters, dont les utilisateurs sont considérés comme des piétons selon la *Loi sur les véhicules à moteur*.

Section C : Utilisation accrue des solutions de rechange

9. Il faut encourager les chauffeurs de taxi et les compagnies nolisées à inclure dans leurs parcs de véhicules des véhicules accessibles pour répondre aux besoins des clients qui ont des problèmes de mobilité.

10. Il faudrait obliger les compagnies de taxi qui ont plus de cinq taxis dans leur parc de véhicules à avoir au moins un véhicule à double fin avec une rampe pliable et du matériel de fixation des fauteuils roulants qui peut être utilisé comme un taxi ordinaire mais peut aussi servir les utilisateurs d'un fauteuil roulant. Cette obligation pourrait être une condition de l'obtention d'un permis imposée par la municipalité visée.

11. Les Commissions de transport de Saint-Jean et de Fredericton ont accepté un programme qui utilise des jetons, de l'argent ou des laissez-passer pour autobus. Les groupes communautaires peuvent acheter des jetons et les donner aux utilisateurs à faible revenu pour des trajets individuels ou pour n'importe quel nombre de trajets sans devoir donner de l'argent ou un laissez-passer mensuel à chaque client alors qu'ils n'ont pas besoin d'autant de trajets. Il faudrait encourager tous les services de transport en commun à offrir de telles options flexibles de paiement, en collaboration avec des partenaires communautaires intéressés.

12. Les règlements sur les espaces de stationnement réservés pour les personnes handicapées admissibles devraient être appliqués de façon rigoureuse.

13. Les municipalités qui utilisent des autobus avec des marches d'entrée plus basses devraient prévoir des itinéraires réguliers pour ces autobus. Tous les autobus achetés à l'avenir par les autorités municipales devraient être équipés de dispositifs d'accessibilité.

14. Le ministère de la Santé et du Mieux-être, le ministère des Transports et le ministère de la Sécurité publique doivent déterminer qui a la responsabilité continue de financer le Service de conduite adaptée au Centre de réadaptation Stan-Cassidy.

15. Le ministère de l'Éducation doit chercher des moyens d'accroître l'utilisation communautaire des véhicules d'autobus scolaires accessibles lorsqu'ils ne sont pas utilisés pour des activités scolaires normales. Par exemple, il pourrait établir une modalité uniforme et un barème de tarifs uniforme pour le nolisement de ces véhicules qui utiliseraient les conducteurs d'autobus syndiqués actuels. Une assurance parallèle pourrait aussi être souscrite pour ce trajet particulier à l'intention des utilisateurs communautaires externes.

16. Le ministère de l'Éducation doit élaborer une politique sur le transport qui assure aux élèves handicapés ayant des besoins spéciaux en matière de transport un accès égal à la participation aux activités parascolaire.

17. Il faudrait entreprendre un programme de recherche pour déterminer les coûts d'exploitation réels et préparer une liste des meilleures pratiques

pour ce qui est des solutions de rechange en matière de transport qui répondent aux besoins de la communauté.

18. Les municipalités et les autres partenaires devraient reconnaître le rôle qu'ils peuvent jouer pour appuyer le transport en commun subventionné et aider les citoyens ayant une déficience à accéder à des trajets subventionnés en utilisant les contacts avec les compagnies de taxi.

19. Il faut encourager les propriétaires des véhicules adaptés rattachés à des installations communautaires comme les foyers de soins, les résidences communautaires, les clubs de services, etc., à élaborer une stratégie pour accroître l'utilisation communautaire de ces ressources.

Section D : Responsabilité et besoins des conducteurs bénévoles

20. Les conducteurs volontaires et les personnes utilisant leurs véhicules personnels pour transporter des personnes handicapées devraient être appuyés par différentes mesures, par exemple :

    a) Lancer des campagnes de publicité pour cerner les besoins et les possibilités de faire du bénévolat à l'échelon local.
    b) Assurer une formation appropriée aux bénévoles.
    c) Créer des fonds qui permettraient aux groupes communautaires de rembourser les dépenses en matière d'essence.
    d) Adopter une loi pour limiter de façon précise la responsabilité des services bénévoles et de leurs bénévoles.
    e) Établir un système de reconnaissance des bénévoles et des programmes de récompense comme les coupons-cadeaux des commerces locaux, les bons d'essence et la couverture dans les médias.
    f) Tenir un inventaire des conducteurs qualifiés et des véhicules accessibles dans chaque région.
    g) Accorder des crédits d'impôt sur le revenu pour le bénévolat.

21. Il faudrait vérifier auprès des assureurs s'il serait possible que les bénévoles soient assurés par leur propre police d'assurance. Il faudrait vérifier la couverture supplémentaire qui est recommandée ou exigée selon le rôle bénévole exercé et la fréquence de l'exercice de ce rôle. L'information doit être confirmée par écrit par l'industrie de l'assurance.

22. Y a-t-il des moyens de réduire les primes d'assurance par des polices collectives ou par des appels d'offres qui favorisent une meilleure compétition?

Section E : Financement

23. Le gouvernement fédéral et les administrations municipales devraient s'assurer que les transferts promis de la taxe d'accise fédérale sur l'essence ou le financement des infrastructures sont utilisés pour appuyer les projets qui rendent les modes de transport plus accessibles aux citoyens ayant une déficience. Ils pourraient, par exemple, offrir des subventions pour le coût de l'essence aux fournisseurs de service de transport sans but lucratif.

24. Le budget du **Programme provincial d'adaptation des véhicules** devrait être augmenté une fois pour régler les demandes en souffrance à la fin de l'exercice financier actuel. On devrait prévoir une augmentation au budget de base du programme afin qu'on ne manque pas d'argent avant d'être rendu à mi-chemin ou à moins des deux tiers de l'achèvement de l'année financière, ce qui retarde considérablement l'approbation des demandes.

25. Il faudrait demander à Transports Canada de reprendre l'ancien **Programme d'aide à l'acquisition des véhicules accessibles** afin de faciliter l'achat des véhicules accessibles à des fins communautaires dans les petites régions rurales et urbaines. Vous pouvez obtenir 50 % du coût d'achat plus 75 % des coûts de conversion des nouveaux véhicules.

26. Les gouvernements fédéral et provincial devraient encourager les fournisseurs de services de transport privés en offrant des incitatifs financiers ou fiscaux pour la modification des voitures, établir des plafonds sur les coûts d'assurance supplémentaire et prévoir dans les appels d'offres pour les contrats de transport comme les services d'aéroport, l'application rigoureuse des niveaux requis de véhicules accessibles.

27. Il faudrait accroître le taux des allocations de voyage payées par le ministère des Services familiaux et communautaires qui a été maintenu à 11 cents le kilomètre malgré l'inflation et les autres augmentations des dépenses personnelles pour les repas, les frais des préposés, l'essence ou

les frais de location de véhicule. Un nouveau taux de 20 cents le kilomètre a été annoncé le 9 septembre 2005. C'est un bon début mais d'autres hausses sont justifiées.

28. Le ministère de la Formation et du Développement de l'emploi devrait préciser les modalités d'admissibilité pour permettre à un plus grand nombre de clients des Services de support à l'emploi et à la formation des personnes handicapées d'accéder à du financement pour les coûts de transport liés à la formation ou à la participation au milieu de travail.

29. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick devrait envisager la possibilité de réduire considérablement les droits d'immatriculation des véhicules adaptés exploités par des groupes à but non lucratif comme c'est le cas en Nouvelle-Écosse.

30. Les services de transport en commun devraient offrir des tarifs réduits et progressifs pour les personnes handicapées et les passagers à faible revenu comme le font certains systèmes de transport en commun pour les aînés et les étudiants.

31. Les services de transport à but non lucratif pour les personnes handicapées et les aînés devraient être admissibles à des subventions opérationnelles fondées sur la formule par habitant de la région de la population à desservir ou sur le nombre réel de trajets assurés annuellement. Nous aimerions que le gouvernement provincial étudie cette possibilité dans une certaine mesure.

Section F : Divers

32. Les citoyens qui habitent dans les régions rurales sont particulièrement déjà désavantagés parce qu'ils doivent parcourir de longues distances et qu'ils n'ont pas de transport en commun. Nous souhaitons d'autres stratégies pour combler les lacunes dans le transport en milieu rural.

33. Nous sommes préoccupés par les possibilités de transport accessibles à la population autochtone sur les réserves. Il nous faut plus de données sur ce sujet.

34. Nous avons examiné différentes solutions pour le partage et la coordination de la répartition des services de transport, mais ce sujet

exigera plus de recherche. Le service Charlotte Dial-a-Ride pourrait être un modèle à étudier.

35. Il y aura des problèmes techniques concernant la méthode de fixer de façon sécuritaire les fauteuils roulants électriques et les scooters pendant les trajets dans un véhicule public.

36. Une autre suggestion a été présentée au Groupe de travail spécial. Il a été suggéré d'étudier la possibilité d'avoir des terminaux intermodaux, afin qu'il y ait pour les consommateurs un service de correspondance avec différents types de transporteurs pour un même trajet comme les autobus, les taxis ou les services de transport communautaires parallèles qui arrêtent au même terminal ou au même point d'arrêt.

37. La disponibilité de services de transport accessibles et fiables en destination et en provenance des localités et de nos aéroports demeure un problème pour les voyageurs en fauteuil roulant et en scooter.

38. Il nous est apparu évident qu'il existe de nombreuses lacunes dans notre réseau de transport actuel, mais le grand public est très peu sensibilisé aux services et aux ressources qui existent. Nous devons nous assurer que cette information est transmise aux consommateurs ayant des besoins spéciaux en matière de transport.

CONCLUSION

Le transport des personnes handicapées et des aînés demeure un des obstacles les plus souvent mentionnés à l'intégration communautaire.

Y sommes-nous arrivés?

Malheureusement, nous avons encore un long bout de chemin à parcourir mais nous pouvons consolider les solides bases qui sont déjà en place au Nouveau-Brunswick. Nous pouvons aussi apprendre des méthodes exemplaires appliquées ailleurs.

Nous espérons que tous les ordres d'administration (municipal, provincial et fédéral) assureront un certain leadership afin de trouver des moyens d'améliorer l'accès à des modes de transport abordables, fiables et accessibles pour les citoyens handicapés et les aînés.

Nous espérons et exigeons la participation de la communauté, des citoyens et du secteur privé à la solution de leur partie du problème des transports.

Ensemble nous pouvons construire et mettre en œuvre un système de transport global au Nouveau-Brunswick qui pourra répondre aux besoins raisonnables que nous avons cernés.

Nous sollicitons vos commentaires et vos suggestions concernant les recommandations formulées dans le présent rapport.